

GUOJI TIELU HUOWU LIANYUN

国际铁路货物联运

● 陈京亮 崔云洪 编

● 中国铁道出版社



国际铁路货物联运

陈京亮 崔云洪 编

中 国 铁 道 出 版 社

1998年·北京

(京) 新登字 063 号

图书在版编目 (CIP) 数据

国际铁路货物联运 / 陈京亮, 崔云红编. — 北京: 中国铁道出版社, 1997. 10

ISBN 7-113-02900-0

I. 国… II. ①陈… ②崔… III. 铁路运输: 货物运输: 国际运输: 联合运输 IV. F530.85

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 25876 号

国际铁路货物联运

陈京亮 崔云洪 编

中国铁道出版社出版发行

(100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑 胡鼻珣 封面设计 赵敬宇

北京市燕山联营印刷厂印

1998 年 2 月 第 1 版 第 1 次印刷

开本: 787×1092 $\frac{1}{32}$ 印张: 8.125 插页: 1 字数: 177 千字

印数: 1—5000 册

ISBN 7-113-02900-0/U · 787 定价: 14.20 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社发行部调换。

内 容 简 介

本书根据多年国际铁路货物联运的实践经验，结合近几年国际铁路货物联运的变化，重点介绍了国际铁路货物联运的基本情况，以及有关规章和办理运输的规定，对运输计划和运输组织作了比较详细的阐述，较系统地介绍了大陆桥运输和对港澳地区铁路过轨运输的情况。并对与国际铁路货物联运有关的运输保险、保价、通关、报验、国际贸易术语和运输代理合同等内容作了介绍。

编写说明

我国铁路开办国际铁路联运已有40多年,为对外贸易的发展做出了突出贡献。近几年,随着国际政治和经济形势的变革,国际铁路联运的参加国和规章发生了比较大的变化。为了使从事对外贸易、国际运输代理及铁路运输员工了解和掌握国际铁路联运知识,在中国铁路对外服务总公司领导的关怀下,编写了本书。

本书共十章。详细介绍了国际铁路联运的历史、规章的变化、具体运输业务的实际操作程序、运输费用的计算、大陆桥运输以及与进出口运输有关的海关、商检、保险、代理合同等内容,对国内与香港地区的铁路货物运输操作程序,也进行了比较系统的阐述,同时附有各种运输单证的格式及填写说明。

本书的第一至六章曾作为中铁对外服务总公司和北方交通大学举办的国际铁路联运培训班的教材。在本书的编写过程中,还得到铁道部对外合作司、运输局、北方交通大学运输管理工程系等专家、领导的帮助和指教。运输局王珺副处长审阅了初稿,提出了修改意见,在此一并表示感谢。

由于作者的理论水平和实践经验所限,书中定存在很多不足之处,敬希望读者批评指正。

作 者

1996年10月

目 录

第一章 国际铁路货物联运概述	(1)
第一节 国际铁路货物联运概况	(1)
第二节 我国口岸站及通往欧亚国家的路径	(8)
第三节 国际铁路联运的基本条件	(18)
第二章 国际铁路货物联运运输组织	(31)
第一节 国际铁路货物联运计划	(31)
第二节 国际铁路货物联运运单	(36)
第三节 整车货物运输	(50)
第四节 零担和集装箱货物运输	(61)
第五节 国境站交接和进口货物接运	(69)
第三章 特种货物运输	(82)
第一节 超限、超长、超重货物运输	(82)
第二节 危险和易腐货物运输	(91)
第四章 国际铁路货物运送费用的计算.....	(102)
第一节 国内段铁路运送费用的计算和核收.....	(105)
第二节 过境运送费用的计算和核收.....	(122)
第五章 大陆桥运输.....	(128)
第一节 大陆桥运输概况.....	(128)
第二节 亚欧大陆桥概况.....	(136)
第三节 运单、装箱单、联运提单及填写 方法.....	(143)
第六章 对港澳地区的铁路货物运输.....	(151)

第一节	对港澳地区的铁路货物运输概述·····	(151)
第二节	单证及填制·····	(156)
第三节	交接和港段运输·····	(166)
第七章	货物运输的保险、保价和事故处理·····	(173)
第一节	货物运输保险的概念和手续·····	(173)
第二节	货物运输保价的概念和办理程序·····	(178)
第三节	铁路货物运输事故的处理和索赔·····	(186)
第八章	国际贸易的常用术语·····	(195)
第一节	国际贸易的一般概念·····	(195)
第二节	几种主要国际贸易术语的解释·····	(202)
第九章	国际货物运输代理·····	(208)
第一节	国际货物运输代理·····	(208)
第二节	运输代理的种类和作用·····	(211)
第三节	运输代理合同·····	(216)
第四节	运输代理合同的格式·····	(221)
第十章	进出口货物的报关、报验·····	(226)
第一节	中国海关的概况·····	(226)
第二节	进出口货物报关程序·····	(232)
第三节	进出口货物的商品检验·····	(243)
附件一	各国铁路装载限界图·····	(248)
附件二	国际铁路货物联运运单 ·····	(插页)

第一章 国际铁路货物联运概述

第一节 国际铁路货物联运概况

一、国际铁路货物联运

在两个或两个以上国家铁路全程运送中，使用一份运送票据，并以连带责任办理的运送，称为国际铁路联运。国际铁路联运分为旅客运输、货物运输两大类。货物运输又分为整车、零担和集装箱运输。

按《国际铁路货物联运协定》运单承运货物的铁路，负责完成货物运送全程的运输合同，直至到站交付货物时为止；如将货物转发送到未参加国际货协铁路的国家，则负责完成到按另一种国际铁路直通货物联运协定的运单办完运送手续时为止。每一继续运送的铁路，自接收附有运单的货物时起，即认为参加了这项运输合同，并承担由此而产生的责任和义务，称为国际铁路货物联运的连带责任。

国际铁路货物联运是一项政策性很强的涉外活动。具有中间环节多、涉及面广、情况复杂多变、时间性要求高和风险较大等特点。

国际铁路货物联运的开办，为参加联运协定的各国开辟了对外经济联系的一个渠道。由于货物在国境站换装、换轮或直通过轨时，不需要货主参加和重新办理托运，免除了各种手续（如办理运输计划、重新制票、核收费用等），从而加快了货物运送，方便了货主，为发展各国间的贸易创造了有

利条件。

二、国际铁路货物联运概况

根据《中苏铁路联运协定》，我国铁路自1951年4月1日起开办了中苏间的铁路联运。1951年11月，在北大西洋公约组织召开的欧洲各国部长运输会议上，苏联代表倡议下有苏联、阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、波兰、罗马尼亚、捷克斯洛伐克八国部长参加召开了会议，专门就国际铁路客货联运问题进行了研究，并起草通过了《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》）和《国际铁路旅客联运协定》（简称《国际客协》）。

1953年7月，中国、朝鲜、蒙古铁路代表团参加了在莫斯科召开的《国际货协》和《国际客协》代表大会，并从1954年1月1日起执行上述协定。《中苏铁路联运协定》同时宣告废止。1955年7月在柏林召开的国际客、货协代表大会上，越南铁路也派代表参加，并从1956年6月1日起执行《国际货协》和《国际客协》。至此，参加两个协定的有苏联、阿尔巴尼亚、保加利亚、匈牙利、民主德国、波兰、罗马尼亚、捷克斯洛伐克、越南、蒙古、朝鲜、中国、古巴等13国铁路。这13个国家的铁路营业里程共达25万多公里。

1956年6月在保加利亚召开的第一次部长会议上，决定在原签订的《国际货协》和《国际客协》的基础上，成立“铁路合作组织”（简称铁组）。1957年5月在北京召开的第二届部长会议上，通过了铁路合作组织章程，决定设立部长会议的执行机关——铁组委员会。从1957年9月1日起铁组委员会开始工作，代表部长会议执行和处理日常事务，并规定中文、俄文、德文为国际联运的工作语言。1993年改成中文、

俄文为工作语言。

12 国铁路（不包括古巴铁路）的简称 表 1-1

中文	阿铁	保铁	匈铁	越铁	德铁	捷铁
俄文	АЖД	БДЖ	МАВ	ДСВН	ДР	ЧСД
中文	中铁	朝铁	蒙铁	波铁	罗铁	苏铁
俄文	КЖД	ЭЧ	МТЗ	ПКП	ЧФР	СЖД

“铁路合作组织”的基本任务是：

- 1. 掌管国际客、货联运协定及其有关的各种规章和办事细则的修改及补充，制定国际铁路联运运价，编制最合理的国际运行径路，商定运输计划，改善国境站的工作；
- 2. 解决在国际联运中如何最经济地使用车辆，提高列车旅行速度，编制或改进列车时刻表；
- 3. 组织铁路运输、公路运输方面的科学技术合作和经验交流；
- 4. 研究和商定有关统一限界、车辆、线路上部建筑、信号和运营规章等问题；
- 5. 研究与汽车运输的发展和管理的有关问题；
- 6. 同其他从事铁路、公路运输的国际组织的合作。

为此，在“铁组”内组建了下列 11 个专门委员会：

- 国际旅客联运；
- 国际货物联运；
- 运价经济问题；
- 运营问题；
- 科学技术合作；
- 限界和车辆问题；
- 通信信号设备问题；
- 牵引和电气化问题；
- 线路和工程建筑问题；
- 同其他国际组织合作问题；
- 汽车运输和公路问题。

进入 90 年代以来，随着国际政治、经济形势的变化，

“铁组”进行了必要的改革。原来的 11 个专门委员会减少到 5 个，即：

- 第一委员会 运输政策、生态和混合运输；
- 第二委员会 运输法；
- 第三委员会 运营；
- 第四委员会 财务、经济、运价问题和市场；
- 第五委员会 技术问题。

改革后的“铁组”其显著特点是：作为一个国际铁路组织，既是“铁组”成员国国家机关的组成体，同时又可从企业的角度综合解决国际铁路运输问题。为此，除部长会议外，又设立了总局长会议。两个会议进行了如下分工。部长会议负责第一、二专门委员会的工作；总局长会议负责第三、四、五专门委员会的工作。同时吸收一些铁路或企业作为“观察员”出席会议，如德国铁路和法国铁路等。

目前，“铁组”成员路有 26 个，即阿塞拜疆、阿尔巴尼亚、白俄罗斯、保加利亚、匈牙利、越南、格鲁吉亚、哈萨克、中国、朝鲜、吉尔吉斯、拉脱维亚、立陶宛、摩尔多瓦、蒙古、波兰、俄罗斯、罗马尼亚、斯洛伐克、塔吉克、土库曼、乌兹别克、乌克兰、捷克、爱沙尼亚、伊朗。

古巴和前东德退出了“铁组”。

1991 年 6 月 27 日在华沙，由保加利亚、中国、朝鲜、蒙古、罗马尼亚和前苏联的铁路部门作为“缔约铁路”公布了《关于统一过境运价规程的协约》，决定在国际铁路货物过境联运中采用《统一过境运价规程》（统一货价）。这个《统一货价》是《协约》不可分割的组成部分，不再从属于《国际铁路货物联运协定》，具有独立的法律地位。新《统一货价》是在原国际货协统一货价的基础上修改补充而成的。其中的

费率由原来的以卢布计价改为瑞士法郎计价（将原统一货价的卢布费率乘以 1.5 换算为瑞士法郎）。匈牙利、捷克斯洛伐克、波兰和前东德铁路不参加新的《统一货价》，但仍采用《国际货协》的规定。我国铁路从 1991 年 9 月 1 日起施行上述新规定。

《国际联运车辆使用规则》（《车规》）和《国际旅客和铁路货物联运清算规则》（《清算规则》）从 1991 年 7 月 1 日起脱离《国际货协》，均成为具有独立法律地位的文件。

铁组成员参加铁组范围内现行协定和协约的情况

表 1-2

国家名称	国际客协	国际货协	国际客价	统一货价	车规	清算规则
阿塞拜疆	是	是	否	否	否	否
阿尔巴尼亚	是	是	否	否	否	否
白俄罗斯	是	是	是	是	是	是
保加利亚	是	是	否	是	是	是
匈 亚 利	否	否	否	否	是	是
越 南	是	是	否	否	否	是
格鲁吉亚	是	是	否	否	是	是
哈 萨 克	是	是	是	是	是	是
中 国	是	是	是	是	是	是
朝 鲜	是	是	是	是	是	是
吉尔吉斯	是	是	是	是	是	是
拉脱维亚	是	是	是	是	是	是
立 陶 宛	是	是	是	是	是	是
摩尔多瓦	是	是	否	是	是	是

续上表

国家 名称	国际客协	国际货协	国际客价	统一货价	车规	清算规则
蒙古	是	是	是	是	是	是
波兰	是	是	否	否	是	是
俄罗斯	是	是	是	是	是	是
罗马尼亚	是	否	否	否	是	是
斯洛伐克	是	否	否	否	是	是
塔吉克	是	是	是	是	是	是
土库曼	是	是	否	否	否	是
乌兹别克	是	是	否	否	否	是
乌克兰	是	是	否	是	是	是
捷克	是	否	否	否	否	是
爱沙尼亚	是	是	是	是	是	是
合 计	24	21	11	15	15	19

我国自 50 年代开始办理国际联运，初期发展很快。十年动乱期间运量减少 50%，进入 80 年代我国实行改革开放以后，与世界 170 多个国家和地区发展了经济贸易联系。近几年来，我国同西、北欧国家之间的经济往来发展很快，同原苏联、东欧、蒙古等国家的贸易也在逐年增加，经由铁路运输的数量与日俱增，每年以 10%~20% 的速度增长。

1890 年欧洲各国在瑞士首都伯尔尼举行的各国铁路代表大会上，制定了《国际铁路货物运送规则》，自 1893 年 1 月

1 日起实行。1938 年 10 月 1 日该规则改称为《国际铁路货物运送公约》(简称《国际货约》)。《国际货约》虽屡经修改,至今仍在实行。目前参加国际货约的国家有:南斯拉夫、奥地利、瑞士、德国、法国、意大利、比利时、荷兰、西班牙、葡萄牙、芬兰、瑞典、挪威、丹麦、希腊、卢森堡、英国、爱尔兰、列支敦士登、伊朗、伊拉克、叙利亚、黎巴嫩、突尼斯、阿尔巴尼亚、摩洛哥、土耳其、保加利亚、匈牙利、罗马尼亚、捷克、斯洛伐克、波兰。

40 多年来,中国铁路一贯依据《国际货协》和双边国境铁路协定开展国际货物联运业务。目前,中国铁路办理国际铁路货物联运业务共有 14 个铁路局、52 个铁路分局、5000 多个车站。每年通过国际铁路联运进出口货物运量约 1000 万吨,占我国对外贸易进出口总货运量的 7%。在 1000 万吨货运量中,中国与朝鲜间约占 40%,中国与独联体各国间约占 55%,其他国家仅占 5%。

三、我国铁路国际联运的管理机构

我国铁路国际联运的管理主要由铁道部领导。铁道部对外合作司具体负责国内联运规章的制定、运输计划的对外商定、对各铁路局日常联运事宜的管理,以及同华沙的国际联运机构总部沟通情况。铁道部运输局根据对外合作司与有关国家铁路商定的运输计划,具体负责联运计划的审批和日常的运输指挥。有关铁路局根据铁道部的指示,具体负责国际联运日常组织。铁道部在国际联运总部所在地——波兰的华沙派有常驻人员,代表中国参与国际铁路联运的管理。我国铁路国际联运的管理机构如图 1-1。

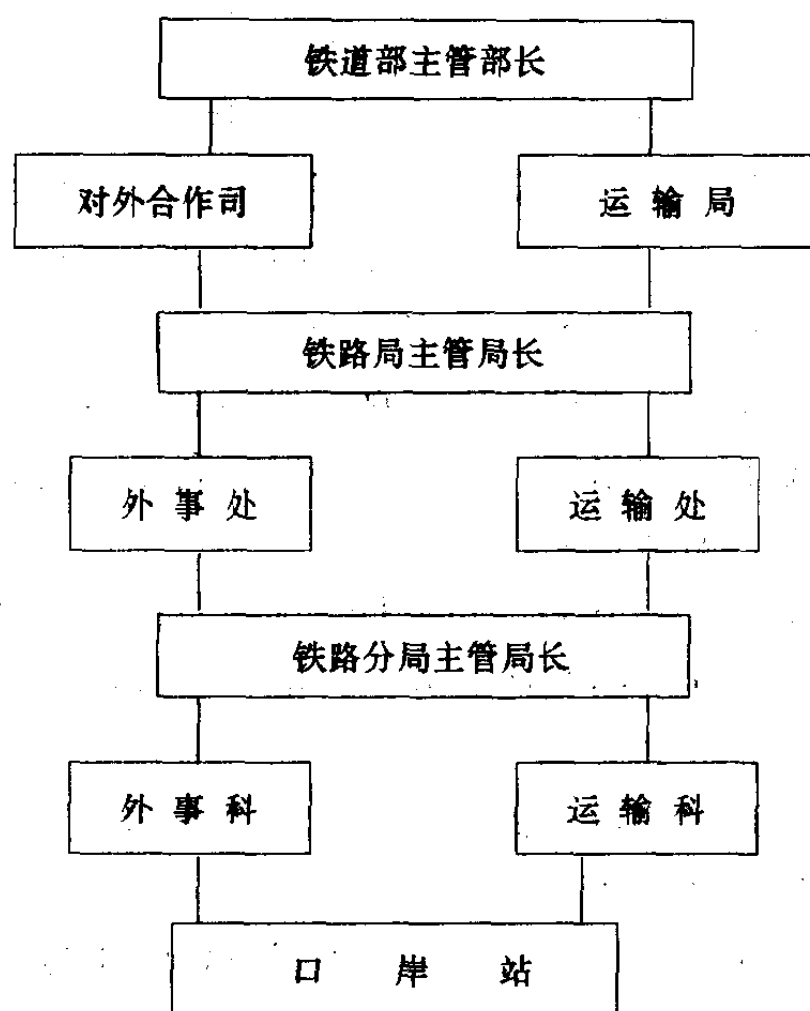


图 1-1

第二节 我国口岸站及通往欧亚国家的路径

一、我国口岸站

(一) 滨洲线和满洲里站

滨洲线自哈尔滨起向西北至满洲里，全长 935 公里，通过我国的边境口岸站满洲里和俄罗斯的后贝加尔站相连接。满洲里口岸建于 1903 年，1907 年伴随着中东铁路的营运而正式开通。新中国成立后，满洲里站于 1951 年正式开办国际铁路联运业务，并在我国对外贸易运输中发挥了巨大的作用，年办理进出口货物的运量一直居我国铁路口岸站的第一位。

满洲里站是一个办理客货运输的一等站，又是一个业务量较大的编组站。由于中俄两国铁路轨距不同（中国是 1435 毫米、俄罗斯是 1520 毫米），两国铁路部门商定货物一律在进口国的国境站换装，即我国出口的货物在后贝加尔站换装到俄罗斯铁路的车辆上，我国进口的货物在满洲里站换装到中国铁路的车辆上。旅客运输采取更换轮对原车过轨的方式。满洲里站为横列式布置，有一个准轨站场和一个宽轨站场，设有东吊区，第一、二机械换装区，人力棚车货物换装区和油脂换装区等四个进口货物换装场地。根据 1989 年查定，年进口货物的换装能力为 400 万吨，其中机械换装能力 312 万吨，人力换装能力 88 万吨。近几年满洲里站增加了进口化肥的换装设备，使化肥换装能力达到 144 万吨，其中袋装 96 万吨、散装 48 万吨。

（二）滨绥线和绥芬河站

滨绥线自哈尔滨起向东至绥芬河，全长 549 公里。通过我国的边境口岸绥芬河站和俄罗斯的格罗迭科沃站相连接。绥芬河站建于 1901 年，1951 年开始办理国际铁路联运，为二等客货运站。进出口货物的换装方式与满洲里站相同。

绥芬河站位于两座山岭之间的狭长地段，限制了车站的发展。根据 1989 年查定，进口换装能力为 150 万吨，其中机械换装能力 84 万吨、人力换装能力 66 万吨。为了适应外贸货物运输的需要，铁道部已投资对该站的设备进行改造，并加紧修建滨绥复线。

（三）集二线 and 二连站

集二线起自京包线的集宁站向西北到二连，全长 333 公里。是我国通往蒙古的重要铁路干线，也是经蒙古通往前苏联的另一条铁路干线。

1952年9月15日，中、蒙、苏三国政府签定了关于修建集宁至乌兰巴托铁路的协定。1955年12月1日集宁到二连国境的铁路（宽轨1524毫米）交付使用。1956年1月3日蒙古铁路与二连站接轨。1956年1月4日，中、蒙、苏三国政府发表联合公报，宣布集宁至乌兰巴托铁路建成和开始办理货物联运。货物的换装作业在集宁站进行。1965年9月21日以后，集二线轨距由1524毫米改为1435毫米，进出口货物改在二连站换装。1984~1987年，铁道部投资对二连站分期进行了改造。改造后的二连站，宽准轨采取纵列式排列，南北长4.5公里，东西宽0.6公里，占地面积2.7平方公里，分为客车场、准轨到发场、准轨调车场、宽轨到发场、宽轨调车场和换装场，共有线路95股。每天换装200~250车，即8000~10000吨，全年可完成290~350万吨。

近几年，蒙古进口的货物逐渐改由蒙古的扎们乌德国境站换装。

从北京经由二连到莫斯科比经由满洲里缩短1141公里的路程。但是，由于蒙古铁路过境运输的费用高，由我国过境蒙古到前苏联的运输量近年来逐年下降。

（四）北疆线和阿拉山口站

北疆线从乌鲁木齐西站到阿拉山口全长460公里。该铁路为新疆自治区和铁道部共同投资修建的地方铁路，由乌鲁木齐铁路局代管，具体负责该线运营的是新疆自治区北疆铁路公司。1990年6月27日铁路铺轨到阿拉山口，1990年9月12日与前苏联（现哈萨克斯坦）的德鲁日巴站接轨。1991年7月20日开始试办国际联运，1992年12月正式开办国际联运和过境货物的运输。

阿拉山口站为办理客货运输的一等站，有准轨10股、宽